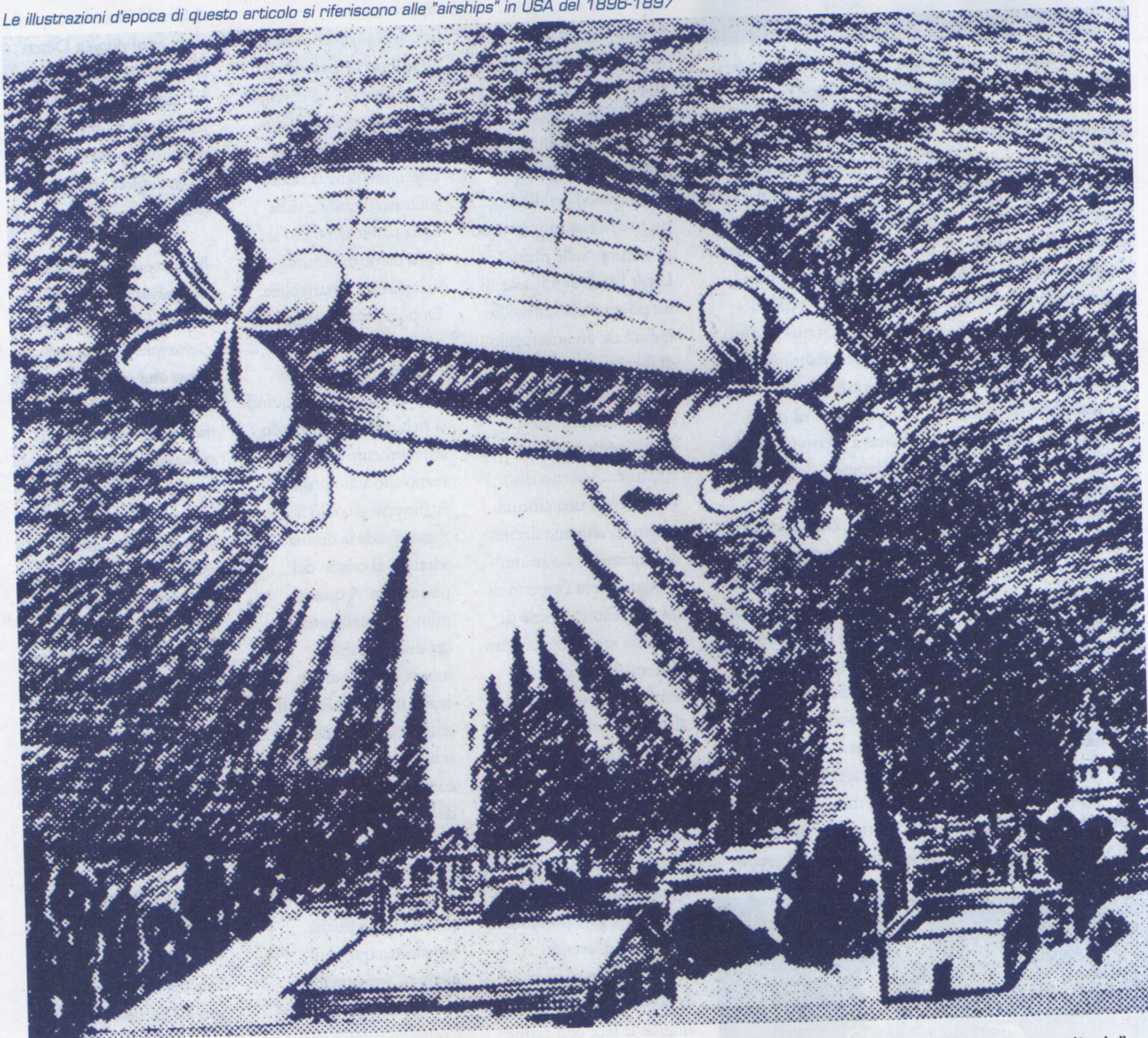
1800: ESISTEVANO VERAMENTE LE MACCHINE DI "WILD, WILD WEST"

AIRSHIPS

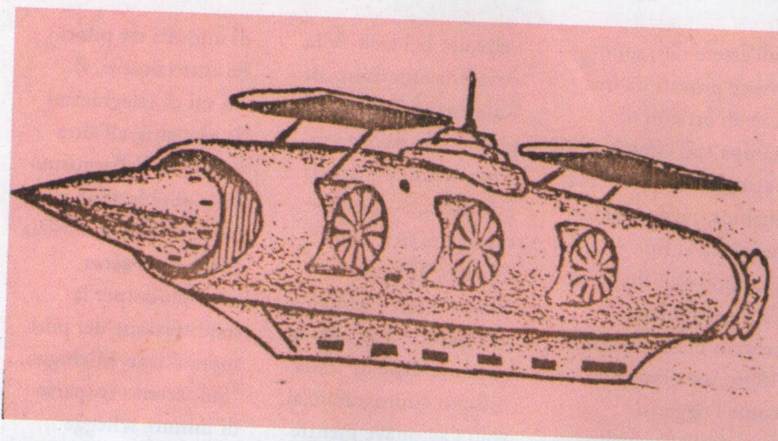
Sul finire dell'Ottocento una misteriosa setta mise in allarme le autorità della frontiera americana, utilizzando macchine futuristiche degne di un romanzo di Giulio Verne

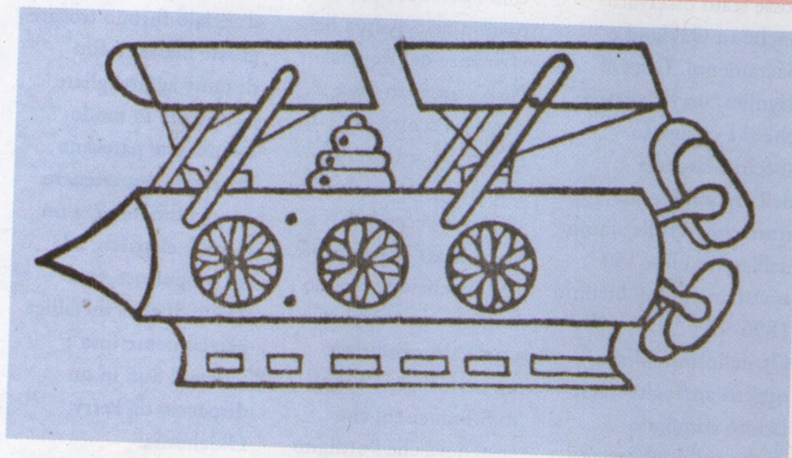
di Alfredo Lissoni

Le illustrazioni d'epoca di questo articolo si riferiscono alle "airships" in USA del 1896-1897



26 marzo 1880, un tranquillo venerdì sera nella piccola Galisteo Junction nel Nuovo Messico (l'odierna Lamy). Il treno per Santa Fé era appena ripartito e l'agente ferroviario e due colleghi stavano chiudendo il magazzino della stazione quando, all'improvviso, udivano alcune voci che sembravano provenire dal cielo. Alzati gli occhi, i tre uomini notavano un oggetto "di mostruosa grandezza", che si avvicinava rapidamente da ovest, volando talmente basso che "si potevano distinguere alcuni fregi disegnati sull'esterno dello strano velivolo". All'interno, circa dieci persone stavano ridendo e gridando in una lingua sconosciuta, mentre ascoltavano





musica. "L'oggetto aveva una forma di pesce, una specie di sigaro con la coda, e si spostava nel cielo grazie ad un enorme ventilatore", disse uno dei tre casellanti. Mentre passava sopra i tre amici, uno degli occupanti gettò alcuni oggetti. L'agente ferroviario ne recuperò due, un fiore in seta con degli ideogrammi ed una tazza da tè. L'ordigno si allontanò poi velocemente. Pur se scosso dalla misteriosa apparizione, con evidente senso pratico l'agente ferroviario mise in mostra i due oggetti e, quando un "collezionista di curiosità" gli offrì una somma considerevole per acquistarli, non ebbe difficoltà a venderli. E così, commentò il Santa Fé Daily New Mexican, "dei reperti si perse ogni traccia".

Per anni la gente si interrogò sull'identità di quei misteriosi viaggiatori del cielo, che sembravano avere attraversato non solo l'America ma anche il resto del pianeta, in una sorta di "Giro nel mondo in 80 giorni"; le loro gesta ispirarono sia Verne che Salgari; nel 1973 l'ufologo inglese Jerome Clarke arrivò addirittura ad ipotizzare che non di umani si trattasse, ma di alieni camuffati, a bordo di un UFO ante litteram. Oggi, per contro, i sospetti dei detectives del mistero si indirizzano verso un enigmatico personaggio, l'unico in grado di avere i requisiti per far volare qualcosa di simile ad una gigantesca macchina a vapore.

Emigrato a Sonora (una cittadina mineraria della California) nel 1850, C. A. A. Dellschau era un giovane tedesco assai bizzarro; andava ripetendo di non essere di questa terra ed evitava qualsiasi contatto con la gente; il suo carattere irascibile teneva tutti a distanza; di lui sappiamo solo che verso la fine del secolo sposò una vedova e fissò la sua residenza a Houston, Texas, ove visse in completa solitudine, passando ore e ore a compilare una serie di album, che riempiva con ritagli di giornale, disegni e misteriose annotazioni. Le cronache dell'epoca ci dicono soltanto che morì nel 1924, all'età di 92 anni.

I DIARI DI DELLSCHAU

Fu nel 1969 che un detective dell'ufologia, P. G. Navarro, riuscì a saperne di più, quando ebbe la ventura di imbattersi, ad una mostra dell'aviazione all'Università S.Tommaso di Houston, nei diari di Dellschau. Fermatosi ad esaminarli, scoprì che essi contenevano notizie di inventori impegnati a costruire "macchine volanti più pesanti dell'aria". Gli appunti erano scritti in inglese, tedesco ed anche con un codice indecifrabile; ma ciò che maggiormente stupiva è che in essi vi erano le riproduzioni grafiche di ben 20 macchine che, giurava Dellschau, "avevano realmente volato"! Affascinato dalla vicenda, Navarrò girò mezza America per recuperare buona parte dei diari del tedesco, trovandoli nei luoghi più disparati; la ricostruzione che ne uscì, alla fine, era degna del film "Wild wild West". Nel 1850 Dellschau, uomo di genio e talento decisamente fuori dal comune e forse in contatto con "qualcosa" di superiore, aveva fondato la filiazione di una setta esoterica segreta, le cui iniziali erano N.Y.M.Z.A.; di essa non sappiamo nulla, solo che a Sonora, sotto la copertura di un "Aero-club", si riunivano 60 suoi soci, perlopiù scienziati ed ingegneri, che lavoravano segretamente, in serie, alla costruzione di primitivi aerei.

I test venivano effettuati lontano da occhi indiscreti in un campo aperto nella vicina cittadina di Columbia; il club lavorava nell'ombra ed ai suoi componenti era vietato parlare della loro attività. Chi trasgrediva le regole veniva spietatamente ucciso: un membro che intendeva affittare la sua macchina volante per scopi commerciali, con la speranza di fare fortuna, morì in un'esplosione aerea provocata; un altro, un meccanico specializzato a nome Gustav Freyer, fu invece sottoposto ad un processo stile Inquisizione.

Della setta,Dellschau non dice molto, solo che nel 1858 era capeggiata da un certo George Newell di Sonora, che era guidata da certi "Superiori sconosciuti" (alieni?) e che il Governo USA, avendone intuito l'esistenza, avesse cercato invano di

THAT AIRSHIP NOW AT CHICAGO

City Excited by the Appearance of Rapidly Moving Lights in the Sky

ASTRONOMERS HICREDULOUS

They Believe That the Lights Proceed from a Star in the Constellation of Orion

IS A DIRIGIBLE BALLOON.

So Says Secretary Max Harmar, of the Chicago Aeronautical Association

[BY TELEGRAPH TO THE HERALD.]
CHICAGO, Ill., April 10 1897.—For weeks despatches have been coming in from various points between here and California regard

acquistarne le macchine, per utilizzo bellico. L'aspetto sorprendente, che colpì l'ufologo Navarro, è che gli aerei di Dellschau avrebbero volato grazie ad una misteriosa sostanza "NB", che aveva il potere di "annullare il peso"!
Che fine abbiano fatto le macchine e lo scienziato pazzo è un mistero, come misteriosa resta la sua vera identità. "Nei suoi appunti, Dellschau parlava della razza umana e del pianeta Terra come se egli non ne facesse parte. In uno dei suoi schizzi si è raffigurato come un diavolo che, su uno di quegli aerei, apriva un varco nella struttura celeste.
L'impressione globale che si ha dagli scritti è quella di un uomo a conoscenza di segreti così avanzati da essere in qualsiasi epoca un estraneo al resto dell'umanità", ha scritto l'ufologo Clark.

LE MISTERIOSE AIRSHIPS

L'aspetto inquietante è che i "deliri" di Dellschau, lungi dall'essere tali, sono invece provati da una serie di articoli di stampa sull'effettivo passaggio di misteriose airships, navi volanti, per tutta la fine del XIX secolo; il San Francisco Call ne riportò uno schizzo nel novembre 1896, sottolineando come l'oggetto fosse stato osservato anche su Oakland e Sacramento. Donald Hanlon, un ricercatore che si è occupato specificatamente dell'argomento, ha rintracciato sulla stampa dell'epoca oltre 150 avvistamenti nel biennio 1896-97.
Qualche anno dopo, oggetti analoghi fecero la loro comparsa anche sull'Inghilterra. Intercettarli fu ovviamente impossibile, in quanto all'epoca gli aerei non esistevano; si provò invece a fotografarli. I giornali americani ed esteri ne trattarono ampiamente; abbiamo recuperato, dalla Biblioteca Sormani di Milano, diversi articoli apparsi tra il 15 ed il 18 aprile 1897 su La Cronaca Prealpina, il Corriere della sera ed Il Secolo.
Essi riferivano con allarmismo della "misteriosa apparizione di una nave aerea negli Stati Uniti"; poi, con gioia, dell'esistenza di una "macchina per volare" ed infine, con delusione, dello scoppio del velivolo, nei cieli della cittadina americana di Kalamazoo. Secondo i giornali, la nave aerea – per alcuni partita da S.Francisco – avrebbe sorvolato, nell'ordine, Omaha, Topeka, Kansas City, Chicago e viceversa. A Chicago un passante disse di "esser riuscito a fotografare al volo l'aeronave mentre passava velocissima nelle vicinanze del Rogers Park"; un altro disse di avervi scorto un finestrino, attraverso il quale si notava "un uomo affaccendato"; a rivendicare la paternità dell'invenzione furono in molti, in troppi, per essere sinceri; prima un certo signor Smith di S.Francisco, che sosteneva che l'ordigno funzionasse sfruttando l'elettricità; poi un meccanico di Omaha, Nebraska, a nome Clinton. Per calmare la popolazione allarmata da quelle repentine apparizioni e "invasa da fanatismo religioso, credendo trattarsi di segni premonitori della fine del mondo", il sig. Hammar, segretario della Società Aeronautica di Chicago, disse di essere al corrente dell'esistenza del brevetto di "un'aeronave a forma di sigaro, munita di una piccola camera capace di contenere tre persone"; sosteneva trattarsi solo di una macchina avveniristica e di conoscere l'identità di uno dei tre piloti.
Fu tutto inutile, il via vai di telegrammi da una città all'altra tradivano l'allarmismo della popolazione, cessato solo alla notizia che la nave aerea era esplosa (per la soddisfazione dei più) sopra il lago Michigan. "Sul terreno cosparso di minute schegge d'acciaio furono trovate grosse masse di filo di rame aggrovigliate e contorte in modo strano, che parevano dovessero appartenere ad una dinamo o a un motore elettrico; ed un propulsore, una specie di elica metallica parzialmente fusa", scrisse il Sun in un dispaccio da Perry, Oklahoma.
L'incidente fu l'ennesimo attentato contro un transfuga della setta di N.Y.M.Z.A., colpevole magari di aver fatto parlare troppo di sé? O quel fantomatico gruppo di persone avevano deciso che i tempi non erano ancora maturi perché certa tecnologia finisse nelle mani degli sprovveduti abitanti del pianeta, aveva deciso di distruggere ogni prototipo? Non lo sappiamo, ma non pare casuale che dopo l'ultimo, pubblicizzatissimo incidente, della misteriosa setta e delle macchine volanti si perdesse ogni traccia.